

Extinguidas que sean, las dos terceras partes serán cubiertas al ascenso por antigüedad, y la otra por elección.

Siempre que hayan de proveerse vacantes por el turno de elección, recaerá esta primero en los que estén clasificados para el ascenso en tal concepto con preferencia, y después los que la hayan obtenido por elección solamente, prefiriendo la antigüedad en los casos de haber individuos clasificados de un mismo modo.

Art. 18. En tiempo de guerra únicamente, y por servicios especiales de riesgo que en ella se contrajeran, podrán relajarse lo prescrito en el art. 9º de este reglamento; pero aun en tales casos las recompensas observarán la siguiente graduación:

- 1º Mención honorífica.
- 2º Grado.
- 3º Cruz de Isabel la Católica ó de San Fernando.
- 4º Declaración de preferencia para el turno de efectividad en las respectivas escalas.

Y 5º Empleo efectivo, si hubiese vacante en el cuadro respectivo; todo esto sin perjuicio y á reserva de lo que pueda determinarse por una ley general de ascensos y recompensas.

Art. 19. Las vacantes que resultaren en el cuerpo administrativo por muerte en campaña se proveerán por antigüedad en individuos del cuerpo de la dotación del mismo ejército que estén en el cuadro de la clase inferior inmediata.

Art. 20. Los cesantes y excedentes que hoy existen, ó que en adelante puedan resultar por el movimiento del cuerpo, cualquiera que sea la causa, serán clasificados para una de dos situaciones definitivas; para jubilación, ó para reemplazo. Los que obtengan la primera se les dará desde luego con sujeción á las leyes vigentes; los de la segunda optarán á un tercio de las vacantes que ocurran, segun queda establecido por el órden de antigüedad.

*Disposiciones generales.*

1ª El Director general del cuerpo administrativo propondrá á la aprobación de S. M. la distribución que considere deba darse al personal del citado cuerpo, como asimismo en lo sucesivo el cambio ó traslación de empleados de unos á otros distritos, segun se practica en los demás institutos del ejército, excepto en algun caso urgente en que podrá desde luego destinarlos, dando cuenta después para el debido conocimiento y aprobación de S. M.

El mismo Director general propondrá la distribución de Comisarios de guerra de primera clase, de modo que en la capital de cada distrito y en el cuartel general de cada ejército ó division haya uno ó mas, segun fueren necesarios, con la atribución exclusiva, ó acumulada de Inspectores administrativos, aplicando los de segunda clase al encargo de revistar los cuerpos con la atribución de Inspectores de revistas y cuarteles para que cumplan en uno y otro servicio las importantes funciones que les competen por estos títulos y las que se determinarán mas detalladamente en instrucciones separadas relativas á dichos ramos. Estas clases se sustituirán una á otra en los casos en que lo exijan imperiosamente las necesidades del servicio.

2ª Los Mayores de Administración serán destinados á servir con preferencia las Secretarías de las Intendencias de ejército y distrito, y las plazas de segundos Jefes de las Intervenciones cometidas á los sub-Intendentes militares. Los que excedan después de cubiertos estos cargos, serán destinados á las oficinas generales y á las Contralorías de los hospitales militares de Madrid, Barcelona, Sevilla y Valencia: las demás Contralorías y los cargos de Comisarios de entradas, Pagadurías de fortificación y Factorías de los servicios de provision y utensilios, en donde estuvieren administrados, serán servidos por Oficiales segundos y terceros, á juicio del Director general ó de los respectivos Intendentes, segun los casos y circunstancias.

3ª El uniforme que por ahora usarán todas las clases que componen el cuerpo de Administración militar, será el mismo que estaba señalado á las equivalentes en que se refunden: es á saber. Los alumnos, Oficiales terceros, segundos y primeros, el que tenían los Oficiales terceros, segundos y primeros y aspirantes. Los Mayores de Administración militar, el de los Comisarios de guerra de tercera clase. Los Comisarios de segunda y primera, los suyos actuales. Los sub-Intendentes, el que estaba declarado á los Intendentes militares de segunda clase. Los Intendentes de division y distrito, el de los de primera, y los de ejército, incluso el interventor general, el que por ordenanza corresponde á aquella clase.

4ª Un reglamento especial determinará la organización de este cuerpo para el servicio de campaña. Madrid 18 de Febrero de 1853.—Lara.

**NOTICIAS EXTRANJERAS.**

(Del Correo de Ultramar.)

**Suiza.**

La Suiza da cuenta en los términos siguientes de

las resoluciones adoptadas por el consejo federal reunido en sesion extraordinaria el 26 de Febrero:

“Después de una larga deliberación, se ha decidido obrar por vía diplomática, esto es, recurrir á las potencias extranjeras, á quienes se enviará una exposición del verdadero estado de las cosas, basado en los dictámenes del señor comisario federal y del gobierno del Tessino. Así se demostrará que las quejas del Austria no tienen ningun fundamento. No se dice si esa exposición irá seguida de algunas conclusiones; solo si se sabe que se enviará á los encargados de negocios de Suiza en Viena y en Paris, para que se comuniquen á los representantes de todas las potencias.

Las cartas de Suiza fechadas de los últimos dias de Febrero presentan un cuadro bastante aflictivo del estado en que han llegado á su canton los tesinenses expulsados de la Lombardia, que son mas de 5,000. Se han hecho suscripciones para socorrerlos, que han producido mucho dinero. Se temia una reacción contra los súbditos austriacos que habitan en Suiza. En muchos cantones del Oeste la opinión pública reclamaba la reunión de la sambla federal, cuya convocación puede tener lugar no solo por el consejo federal, sino tambien á petición de cinco gobiernos cantonales ó de 30 miembros del consejo nacional.

**América.**

El vapor de las Indias Occidentales el *Támesis* no ha llegado hasta el dia 7 de Marzo á Southampton, con un retraso, pues, de 10 dias que principiaba á inspirar serias inquietudes. Esto no puede atribuirse mas que á los vientos, pues el buque no ha padecido nada.

Las noticias de San Francisco alcanzan hasta el 14 de Enero. Los periódicos de ese país contienen tristes pormenores sobre la posición de los mineros á causa de las muchas lluvias, las inundaciones y la abundancia de nieve.

El *Támesis* ha traído otra noticia que podrá interesar á los muchos viajeros americanos que en el curso de su travesía pueden verse obligados á detenerse por causa de enfermedad en Santomas, ó que se dirigen á Paris en busca de consultas. M. Cornuel, cirujano en jefe de la marina francesa y miembro de la Academia de medicina, ha fijado su residencia en Santomas. Buena adquisición para esta ciudad es la de un hombre cuya reputación como operador y como médico es tan considerable; pero al mismo tiempo es una pérdida para la Academia de medicina de Paris, que hacia un gran caso de sus talentos.

—El *Chronicle* de Natchitochesou (Luisiana) refiere en los siguientes términos los trabajos del sufrido M. Petin, muy conocido en Francia por algunos ensayos de navegación aereostática de que varias veces hemos hablado á los lectores del *Correo*:

“M. Petin, el sábio apóstol de esta grande innovación, ha demostrado públicamente su ingenioso sistema de navegación aérea. Ha derramado la luz á torrentes, y en todos los ánimos ha penetrado la mas firme convicción. A consecuencia de su penúltima sesión, se ha improvisado una junta de hombres generosos, con el fin de abrir suscripciones para llegar á la realización del plan del sábio aereonauta. La impaciencia pública ha ido mas lejos: ha pedido unánimemente que se abriesen las listas sin perder un instante.

“En diez minutos se han recojido 854 dolares! Este hecho habla con bastante elocuencia para que nos abstengamos de todo comentario.

“Entonces se organizó la junta con regularidad, y se puso á su cabeza M. Derbigny, uno de los nombres mas bellos de la Luisiana.

“Desde ese dia, lejos de entibiarse el entusiasmo, va en aumento si es posible. Circulan las listas en todas direcciones y se cubren de firmas, y hasta las señoras de Nueva Orleans toman gran parte en esta iniciativa.

“Hace aun algunos dias, un aereostata significaba para nosotros una esfera mas ó ménos grande llena de aire caliente ó gas, lanzándose hácia las celestes regiones sin objeto ni dirección, llevando consigo uno ó varios mortales animosos que se dejaban arrastrar á cualquier parte... ¡quizás á la muerte!

“El globo era todo, y aun ese todo no producía el menor resultado para el progreso de la humanidad; el hombre no era mas que un imprudente ó un loco.

“Hoy, M. Petin ha cambiado nuestra creencia: entre sus hábiles manos, un globo no es ya un corcel fogoso sin brida ni freno, que lleva á la ventura á un desdichado y débil ginete forzado á obedecer como esclavo á su ciega voluntad.

“No es ya un navio despojado de sus velas, demantelado por la tempestad, ajitado por la tormenta é inundado por las olas que se enfurecen para tragarlo, arrojando un audaz desafío á la debilidad del hombre.

“El corcel está domado y obedece á su vez al ser inteligente el que le dirige; el navio, armado del vapor, manda á las olas embravecidas, quedando todo sometido al hombre.

“El globo está retenido y dirigido por el brazo de la ciencia; el hombre se burla del elemento vencido,

su corazon se hinche de orgullo, y en ese momento se reconoce creado á imagen de un Dios fuerte y poderoso.

“¡A la obra, pues! y dentro de dos meses la Nueva Orleans asistirá al mas magnífico espectáculo que haya sido dado al hombre presenciarse. Si, dentro de dos meses, un navio aéreo de 200 á 300 pies de largo por 100 de ancho, con tornillos, velamen y máquinas provistas de una fuerza de 20 á 30 caballos, se lanzará en los aires y se dirigirá hácia un punto designado del globo, con grande admiración de toda la ciudad.”

**Noticias marítimas.**

Los periódicos ingleses dan como es sabido una grande importancia á todo lo relativo á la marina. Ya lo hemos visto en otro artículo que trata de la polémica que han empeñado acerca de la concentración en Cherburgo de los futuros vapores trasatlánticos. Hoy traen la comparación entre las dos flotas inglesa y francesa de hélices.

Pero dejemos hablar al *Morning-Herald*:

Navios en la mar:

Franceses: Napoleon, 100 cañones; Austerlitz, 100; Jean-Bart, 120; Charlemagne, 90; Joinville, 90. —Ingleses: Duque de Wellington, 130; Agamemnon, 91; Sans-Pareil, 91.

En construcción ó para convertirse en buques de hélice:

Franceses: Louis-Quatorze, Anibal, Duguay-Trouin, Eylau, Fleurus, Nazarin, Turenne, Ulm, Wagram, Saint-Louis, Alexandre, Castiglione, Donawerth, Fontenay, Massena, Tilsitt, Duquesne. —Ingleses: Malboroug, 130; Royal-Albert, 130; Prince-of-Wales, 130; Royal-Frederick, 130; Victoria, 130; Royal-George, 120; Saint-Jean-d'Acre, 101; James-Watt, 90; Princess-Royal, 90; Hannibal, 90; Caesar, 90; Algiers, 90; Exmouth, 90; Nile, 90; Majestic, 80; Orion, 80; Cressy, 80; Brunswick, 80; Hood, 80.

Esta lista se aumenta rápidamente, en los arsenales. Además hay que advertir que se ponen en estos buques muchos pares de máquinas, y que se trabaja en fabricar otras.

Hé aqui ahora la lista de los buques de hélice que se hallan en la mar:

Blenheim, 58; Hogue, 58; Ajax, 58; Edimburgh, 58; Imperieuse, 50; Arrogant, 46; Amphion, 36; Dauntless, 33; Highflyer, 24, y la Tribuna, 30, que acaba de botarse al agua.

Citaremos para concluir la siguiente carta de Deponport:

“Todos los buques de vapor que se hallan en activo servicio en este puerto, se hallarán dispuestos á entrar en el mar dentro de breves dias. La prontitud con que se han armado estos buques y el crecido número de marineros que se han enganchado aqui para los buques que van á Oriente, prueban que Devonport es la cuna favorita de nuestros marineros, y lo designan como el puerto donde, en cualquier circunstancia, pueden armarse los buques con mas facilidad para cruzar los mares.”

**NAUFRAJIO DEL BUQUE VICTORIA QUEEN.**—En la mañana del martes 15 de Febrero, escriben de Kingston, ha tenido lugar una terrible catástrofe á la vista de la costa. El vapor *Victoria Queen* de la compañía de la cité de Dublin que salió de Liverpool ayer al mediodia llevando á bordo 120 pasajeros, zozobró enfrente del faro de Hoseth, en medio de una espesa niebla, quedando hecho pedazos en el acto.

“Los gritos desesperados de la tripulación y de los pasajeros fueron oídos á bordo del vapor *Roscommon* que acababa de salir del puerto de Kingston en dirección á Holyhead.

“Después de inánitros esfuerzos, el capitán logró acoger 40 ó 50 personas que se ahogaban, asidas á los restos del buque. Se calcula que han perecido 80 pasajeros, en cuyo número se cuenta el capitán del buque que se yergía en esa carrera hacia veinte años. Se cree que fué la niebla la causa de esa desgracia. Este naufragio ha causado un terror inmenso.

**EL CAPITAN GARDINIER.**—En la *Pyresse*, con referencia al *Times*, se leen los siguientes detalles sobre la muerte horrorosa del comandante Gardinier y sus compañeros, que fueron comisionados en Setiembre de 1850 por la sociedad de misioneros de Patagonia á la isla de Picton, situada á la estremidad meridional de América.

“La *Reina del Océano*, buque de escaso porte, salió de Inglaterra en Setiembre del año pasado, llevando á bordo al capitán, dos catequistas, un carpintero y tres pescadores: la tripulación fué á aceptar provisiones á la isla de Falkand, y desde entonces no se supo mas de ellos. El capitán Moorshead, á quien se comisionó para indagar su paradero, halló á las inmediaciones del puerto Spaniard los cuerpos del comandante, de un misionero y dos pescadores, habiendo fallecido los demás anteriormente.

“Segun los papeles que se han encontrado á los fallecidos, parece llegaron el 5 de Diciembre último á la isla, donde plantaron sus tiendas; pero los indígenas les obligaron á embarcarse otra vez. Siguieron